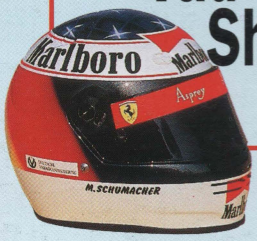
Alla Sveriges märkesklubbar – stor lista

NR 8 10 april 1996 Pris 37:50 inkl. moms
Finland Fmk 34:50 Norge 39:- inkl. moms

TEKNIKENS VÄRLD
ALLT OM BILEN



Vad döljer sig i Shumachers huvud?

- Kan du smita från laserpistolen?
- Begagnad Citroën XM – himmel eller helvete

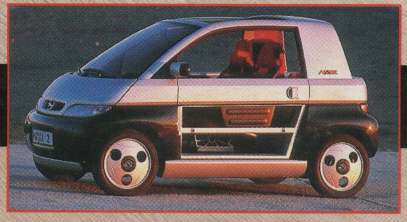
PROV
Audi A4 Avant – tjänstetransport

TEST Slaget om Autobahn:

BMW M3 möter PORSCHE 911 CARRERA

TIDSAM 0486-08
08
7 388048 603753

MAXX



en rolig Opel! PROV

Mäktigt möte

Franska motorvägar är snygga, snabba och lågtrafikerade – men priset för det är högt; uppåt fem kronor milen kostar det att låta de här fullbloden sträcka ut i nästan full frihet. Den franska polisen är generös just på motorvägarna, men accepterar inte vad som helst...

BMW M3 och Porsche 911 Carrera Tiptronic – superbilarna kan slänga sig i väggen!

De har fyra hjul, sex cylindrar och fantastiska fartresurser. Där ungefär slutar likheterna mellan BMW M3 och Porsche 911 Carrera.

BMW M3 är en fyrdörrars sportvagn med användbart baksäte och riktigt hyggligt bagageutrymme.

Porsche 911 Carrera är en tvådörrars sportvagn med oanvändbart baksäte och dåligt bagageutrymme.

BMW M3 har en frontmonterad rak vätskekyld sexa på 3,2 l och 321 hk. Dubbla överliggande och variabla kamaxlar, fyra ventiler per cylinder.

Porsche 911 har en aktermonterad luftkyld boxersexa på 3,6 liter och 285 hk. Enkla överliggande kamaxlar, två ventiler per cylinder och variabel längd på insugningsrören.

BMW M3 4-d kostar 525 000 kronor.

Porsche 911 Carrera kostar 749 000 kronor.

Så olika i så mycket – ändå är det så logiskt att de möts i en testduell. De två är nämligen ensamma i sitt slag.

Ensamma om att kosta under en miljon och ändå ha egenskaper som gör att de flesta så kallade superbilar kan slänga sig i väggen.

MOTOR & VÄXELLÅDA

BMW	★★★★★
Porsche	★★★(★)

Årets version av M3 har fått större och starkare motor. Den gamla sexan på 2 990 cm³ och 286 hk var ju som alla förstår i klenaste laget.

Nu är den raka sexan på 3 201 cm³, den har fått ny motorelektronik och även avgaskamaxeln kan numera vridas så att ventilernas öppningstider kan varieras mellan olika motorvarvtal. Systemet kallas VANOS, Variable Nockenwelle Steurung, och finns även på andra BMW-maskiner men då bara på insugningskamaxeln.

Förändringarna har resulterat i ytterligare 35 hk och ännu bättre vridmoment; 350 Nm vid 3 250 r/min att jämföras med tidigare 320 Nm vid 3 600 r/min. Dessa siffror är fabrikens uppgifter, men våra mätningar i testlaboratoriet tyder på att de är riktiga eller till och med aningen i underkant.

Motorn är mycket stark och i förhållande till sin styrka är den dessutom snål.

Att BMW valt att plocka ut just 321 hk ur motorn är knappast en slump. Med den effekten passeras "drömgränsen" 100 liter hästkrafter. BMW M3 har 100,28 hästkrafter per liter slagvolym. Det har ytterst få andra bilar – och ingen på rätt sida miljonstrecket.

Porsches gamla luftkylda boxersexa har enkla överliggande kamaxlar och två ventiler per cylinder, men den totala cylindervolymen är 3 600 cm³ och nog finns det effekt så det räcker ett bra tag. Nytt för i år är "Varioram", ett system som innebär att insugningsrörens längd varieras i tre steg beroende på motorvarvtal: låga varv – långa rör, höga varv – korta rör. Finessen är bättre fyllnadsgrad vid låga varvtal, resultatet är 13 nya hästkrafter och 17 procent bättre vridmoment.

Enligt Porsche är motorns effekt nu uppe i 285 hk vid 6 100 r/min och det maximala vridmomentet anges till 340 Nm 5 250 r/min – men framför allt är vridmomentet väsentligt förbättrat i mellanregistret, mellan 2 500 och 4 500 r/min.

Våra labtester indikerar att så är fallet, men visar också att motorn drar mer bensin än BMW:s maskin. Dessutom visar våra testkörningar att testbilens Tiptroniclåda stjäl mycket kraft. Om vi utgår från att Porsches effektangivelser är någorlunda riktiga – de brukar i alla fall inte ta i för mycket, däremot ganska ofta för lite – så innebär det att nästan 20 procent av motoreffekten försvinner på väg

Stark motor, bakhjulsdrift och perfekt balans – bara att stå på. BMW:s vägegenskaper är ypperliga, men det är inte svårt "hänga ut" häcken.

▶ ut till drivhjulen. Med normala växellådor brukar kraftförlusten stanna runt tio procent.

Tiptronic är en vanlig automatlåda med fem växlingsprogram – elektroniken väljer program beroende på körsätt – plus möjlighet till halvautomatisk växling. Med växelspaken placerad i "manuellt" läge kan föraren växla upp och ner mellan fyra växlar med två tangenter på ratten. Men bara inom vissa gränser; gör föraren fel tar mikrodatorn över kommandot och växlar som sig bör.

Den här lådan gjorde ingen succé hos testlaget. Under en 500-mila testresa ner genom Europa döptes lådan internt till "amerikalådan". Att den kan styras med (bristfälligt ergonomiskt utformade) knappar på ratten kan inte dölja att detta är en vanlig automatlåda med slirande momentomvandlare – om än med mekanisk låsning vid jämn hög hastighet

Om Porsche ska hålla på med automatik borde den vara av vassare slag. En elektroniskt styrd koppling (à la Saab Sensonic) och fjärrmanövrerad växling via (väl utformade) rattkontakter skulle passa den här bilen betydligt bättre än "amerikalådan".

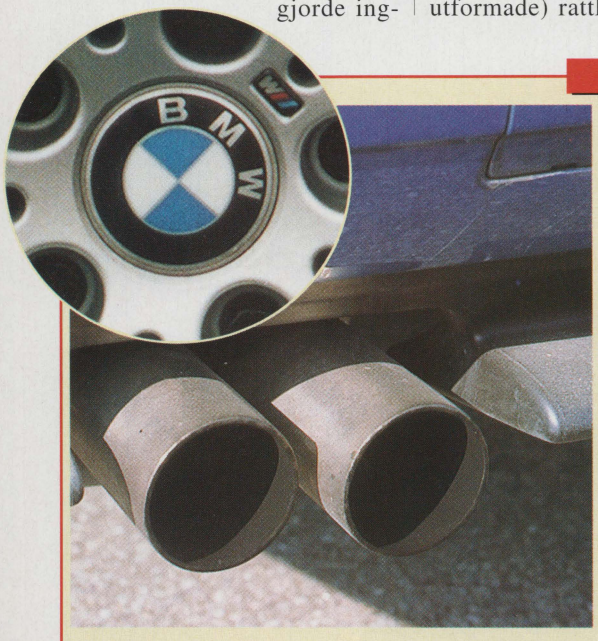
BMW M3 har en rekorderlig handjagad låda med sex växlar framåt varav den sjätte är överväxel – men inte mer "över" än att bilen orkar upp i toppfart även på sexan och inte bara på femman. Lådan är lättmanövrerad och smidig, precis som motorn.

På tomgång låter motorn aningen oroligt, lite som en hårdtrimmad racerbil, men annars är det svårt att tro att detta faktiskt *är* en mycket hårdtrimmad motor. Den är hur snäll som helst, protesterar inte mot den gubbigaste av körbeteenden – men är våldsam när gasen går i botten. Då låter det härligt och går ännu bättre.

Porsche-motorn är också en härlig maskin, snäll och lättkörd och med massor av råstyrka. Det var den och hade den tidigare också, fast då var den lite tunnare på lågvarv men i gengäld gav den en extra läcker momentkick vid cirka 5 000 r/min och då vässades dessutom motorns sång ytterligare en oktav.

Men dagens Porsche 911-motor kommer till korta jämförd med BMW:s dito, som är både starkare och snålare. Dessutom förlorar

BMW M3



Dubbelt upp men inte för syns skull

Vissa bilar har dubbla avgaspipor för att det ska se tufft ut. BMW M3 har två rejäla rör hela vägen för att motorn ska andas så fritt som möjligt. De dubbla fästena för ytterbackspeglarna är möjligen inte lika funktionellt betingat, men det ser i alla fall aerodynamiskt korrekt ut.

Verktyg väl värda att visas

Egentligen är det märkligt att inget annat bilmärke kopierat BMW:s utmärkta sätt att förvara verktygen. Fast det kanske beror på att de flesta bilar av i dag inte har några verktyg värda namnet – och då är det förstås inte så lockande att visa upp dem på det här sättet.

Sexväxlad sexa

En av nyheterna på årets M3-modell är den sexväxlade lådan, som är smidig och exakt och känns alldeles rätt. Sexan är en överväxel och en sådan brukar medföra sänkt ljudnivå och bränsleförbrukning. Icke så hos BMW M3. Motorn har blivit starkare och enligt våra mätningar har den samtidigt blivit både ljudligare och törstigare.

Porsche en stjärna på automatlådan; med en vanlig sexväxlad låda slipper Porsche parentesen runt den fjärde stjärnan.

FART-RESURSER

BMW	★★★★★
Porsche	★★★★★

Vid exakt 6 000 på varvräknare och 260 på hastighetsmätaren känns det svagt men ändå tydligt. Någonting hindrar vidare framfart, M3-motorn är sig inte lik. Det elektroniska strypkopplet har dragits åt.

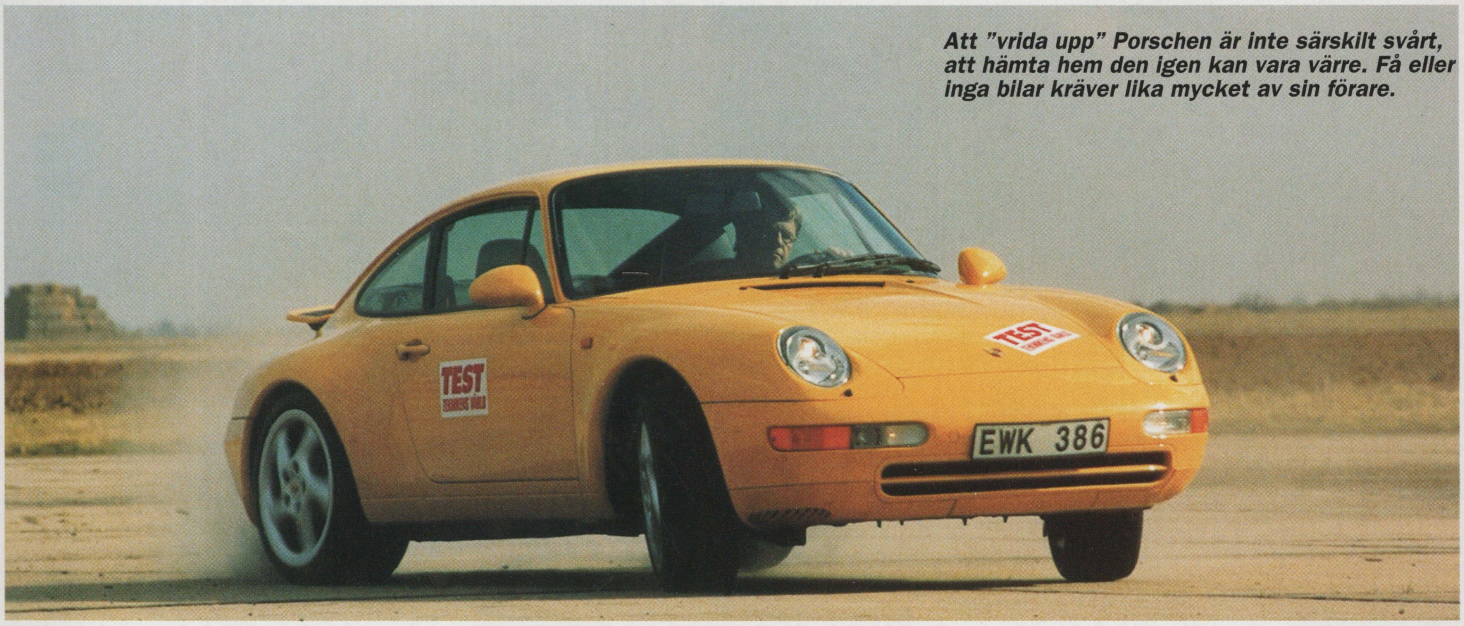
Audi, BMW och Mercedes har för flera år sedan frivilligt infört denna toppfartbegränsning (för att förekomma lagtvång). Men inte Porsche, och bakom M3:an kryper 911:an sakta men säkert närmare.

För sent. Tillfället är över lika fort som det yppades. Den trefiliga och temporärt tomma Autobanan norr om Hamburg är inte längre tom och vi tvingas gå ner till 220-230 km/h. Men vi vet redan att M3 "stannar" vid drygt 250 km/h verklig fart (nästan 260 vid maxvarv på femman!) och 911 Tiptronic vid 270 km/h.

Både med dessa två bilar och med två andra exemplar av M3 och 911 Tiptronic har vi tidigare konstaterat att tillverkarna inte far med osanning när det gäller toppfart. Och inte heller när det gäller acceleration.

Den mätte vi på "vårt" franska flygfält 15 mil norr om Paris. I vårsolens sken sprintade M3 från 0 till 100 km/h på 5,5 sekunder, medan Porschen tog ytterligare en sekund på sig till samma hastighet. Förra årets 13 hk svagare Porsche 911 med 6-växlad manuell låda behövde bara 5,3 sekunder.

BMW M3, som har ett bättre förhållande mellan vikt och effekt än Porsche, borde alltså vara snabbare – men den förlorar starten. Det är omöjligt att starta snabbt utan hjulspinn, men den baktunga Porschen bara sprätter i väg – under förutsättning för- ▶



Att "vrida upp" Porschen är inte särskilt svårt, att hämta hem den igen kan vara värre. Få eller inga bilar kräver lika mycket av sin förare.

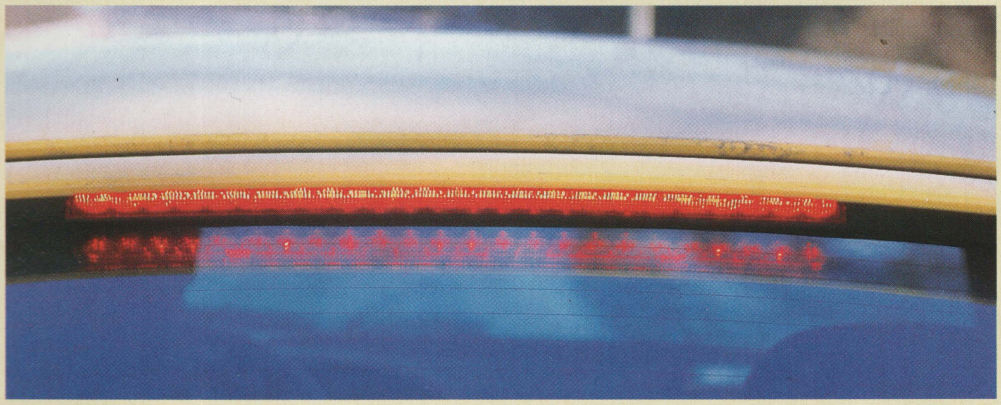
Porsche 911

Extra elektriskt

Trots Porsches rejält tilltagna prislapp medföjer inget överdåd i utrustningsväg. Elmanövrering av stolarna kostar till exempel 6 400 kronor per stol. Manöverknapparna (även för stolsvärmen) sitter på stolarnas ytterkanter. Man får treva efter dem.

Vinge på väg

Bakspoilern ruinerar vagnens vackra linjeföring, men den behövs för högfartsstabiliteten. Alltså fälls vingen ut när bilen kommer upp i fart (80 km/h), men föraren kan själv fälla ut den tidigare.



Högt bromsljus på låg bil

Så här ska ett högt placerat bromsljus se ut! Snyggt infällt i bilens form och mycket effektivt. Jämför med de fula blaffor som sitter i bakrutan på många bilar – och som dessutom alltför ofta sitter mitt i förarens siktfält bakåt (via backspegeln alltså). En nackdel är dock att hela bakrutan (och backspegeln) lyser upp i rött när man bromsar i mörker.

ståss att den har en "riktig" växellåda.

KÖR-EGENSKAPER

BMW	★★★★
Porsche	★★★

"Skräckblandad förtjusning" är ett uttryck som väl beskriver känslan att köra Porsche 911. För dem som aldrig provat förr handlar det ofta mer om skräck än förtjusning.

Och för de människor som köper en Porsche att briljera med, som kör runt och poserar i bilen, för dem måste första mötet med den här "järnladyn" bli en fruktansvärd chock.

Visst har vägegenskaperna blivit bättre med åren. Faktum är att de i många avseenden kan beskrivas som mycket bra. Så länge inget särskilt tillstöter. Snö till exempel. Då är bilen vidrig att köra, mycket beroende på däcken.

Allt eftersom åren gått har 911-däcken blivit allt lägre och bredare. Årets modell har i basutförande 16 tum höga fälgar med 205/55-däck fram och 245/45 bak. Men långt ifrån alla Porsche-köpare nöjer sig med det och testbilen var för säkerhets skull skodd med 225 mm breda däck fram och 265 bak. Profil 40 respektive 35, fälghöjd 18 tum och bredd 8 respektive 10 tum.

Dessa "mackor" har en osviklig förmåga att leta rätt på varenda ojämnhet i vägbanan, varpå de med förtjusning skickar dem vidare upp i ratten. Detta ger en fantastisk närvarokänsla men kräver att föraren lär sig att hålla bilen i lösa tyglar. Den som försöker korrigera varenda rattrörelse tröttnar blixtsnabbt, men även när man lärt sig att följa med i de små rörelserna är det i längden rätt obekvämt.

På torr asfalt är kurvegenskaperna imponerande. Däcken håller i nästan hur länge som helst. Men den som har gott om plats (flygfält rekommenderas) och vågar prova hittar så småningom gränslandet. Då börjar bilen understyra. Eller överstyra. Det beror på hur föraren gått in i kurvan, på gaspådrag, kurvradie och en hel del annat. För att köra riktigt fort med Porsche 911 gäller det helt enkelt att veta vad man håller på med, att känna till hur bilen kommer att bete sig innan den gör det.

Då går det att köra den här bilen "på sladd", med lagom breda och väl kontrollerade "uppställ" – och sedan årsmodell 1994 är det faktiskt lättare att kontrollera bilen än med tidigare årgångar.

Men BMW:n är mycket enklare att busköra. Ett snyggt uppställ är en barnlek med M3 men kräver träning med 911. BMW:n är helt enkelt lika vanlig som Porschen är ovanlig.

"Vanlig" är förstås en sanning med modifikation. BMW M3 är ovanligt snabb och kurvsäker och ovanligt lättkörd för att vara en så extrem bil.

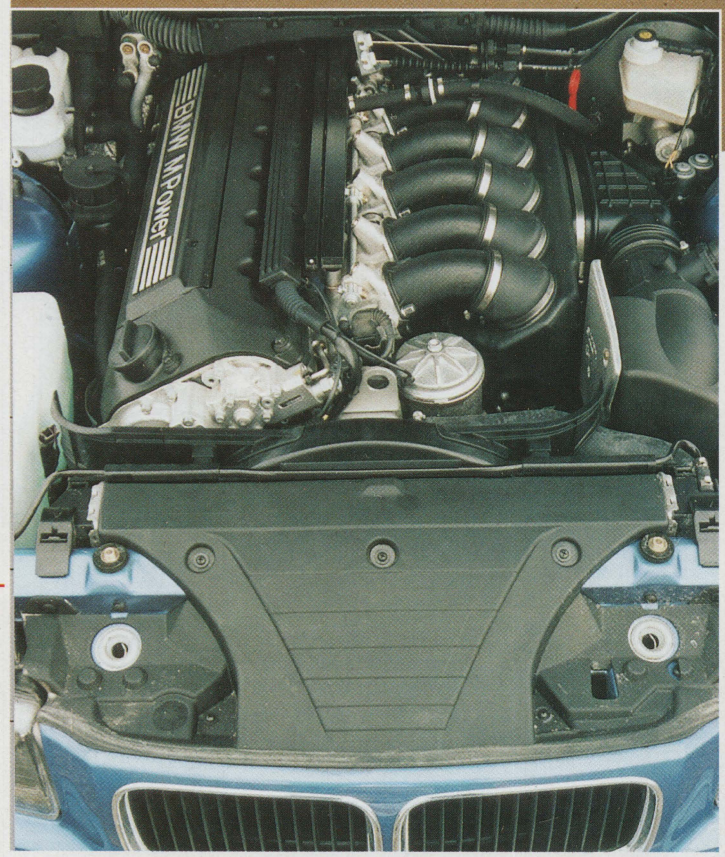
Även BMW har en mycket direkt och distinkt styrning, men inte lika stötig som Porsches. Bilen känns inte särskilt märkvärdig att köra. Bortsett från att den är alldeles ovanligt snabb känns den oväntat vanlig.

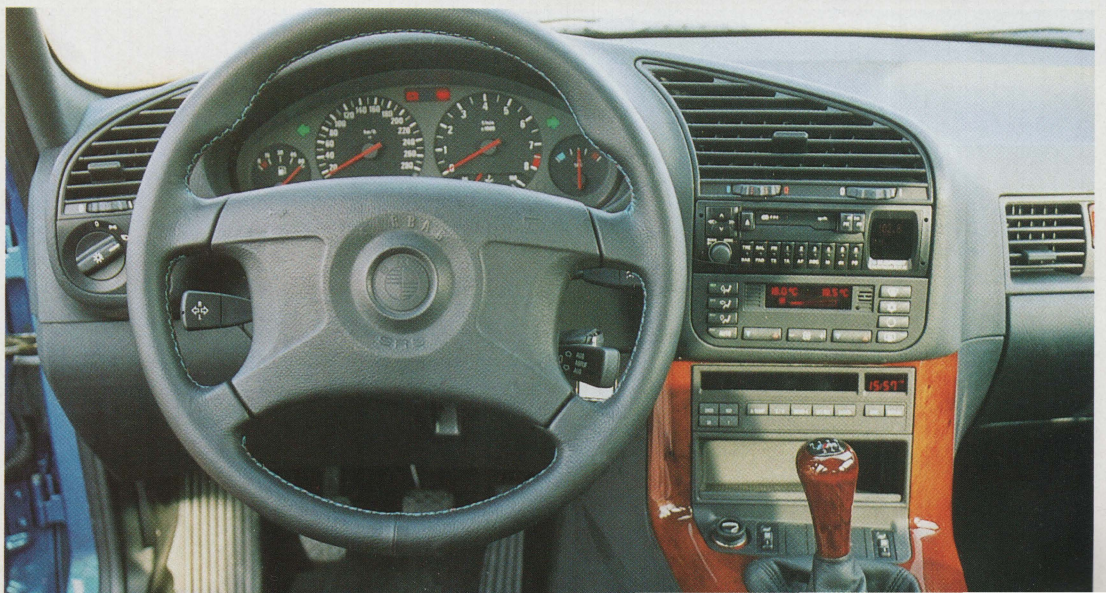
Fast när det börjar gå fort, när mätaren vandrat förbi 200, då börjar även BMW ställa krav på sin förare. Speciellt om det blåser lite sidvind. M3 liksom 911 är som gjord för att jaga runt en kurvig racerbana, men i höga farter på Autobahn måste de hållas efter hela tiden.

När det börjar närma sig toppfart gäller det att hålla tungan rätt i mun i båda bilarna. "Kursstabilitet" är ett i det närmaste okänt begrepp för Porsche 911, som alltid verkar vara på väg någonstans utom just rakt fram – fast när den kommer upp i toppfart känns den faktiskt aningen mindre orolig än i 40 km/h lägre hastighet.

Det gör inte BMW. Från att vara tämligen stadig upp till cirka 200 blir den sedan allt nervigare och i 250 är den i stort sett lika krävande att köra som "nio-elva".

Det ser ut att sitta något märkvärdigt under huven på BMW M3 – och det gör det ju också! Läckrare motor får man leta efter. Instrumentering och interiör är däremot inte alls märkvärdig. Helt korrekt givetvis, fattas bara i en BMW, men lite mer spännande och sportigt skulle inte ha skadat i den här bilen.





Vik undan om dessa dyker upp i backspegeln!

KOMFORT & UTRYMMEN

BMW ★★★
Porsche ★

Det är inte bara bristande kursstabilitet som besvärar i riktigt höga farter. Ljudnivån ger heller inga pluspoäng.

Porschen är värst. I 200 km/h stannar ljudmätaren på 87 decibel A (enligt Arbetarskyddsstyrelsen får "medelbullernivån" under en arbetsdag inte överstiga 85 dbA). Men det är bara början. I 220 – 230 km/h brakar stormen löst, då låter det som någon öppnat ett fönster och det blir ett jäkla oväsen – men i den hastigheten har vi inga mätresultat. Det har vi i "vanliga" hastigheter och då är Porschen som väntat mycket bullrigare än andra bilar (se även tabellerna sidan 30).

BMW M3 är heller ingen tystlåten typ, men ändå betydligt mer diskret än 911. I 200 km/h noterar vi 81 decibel, alltså sex lägre än Porsche och det är en mycket större skillnad än siffrorna antyder. Mest vindbrus i dess farter, men däcken väsnas också. I svensk motorvägsfart är BMW:n anständigt tyst.

Stötiga är båda bilarna. Mycket stötiga! Med synnerligen "sportig" fjädring och låga breda däck är det svårt att undvika utan justerbar fjädring. Det har varken BMW eller Porsche.

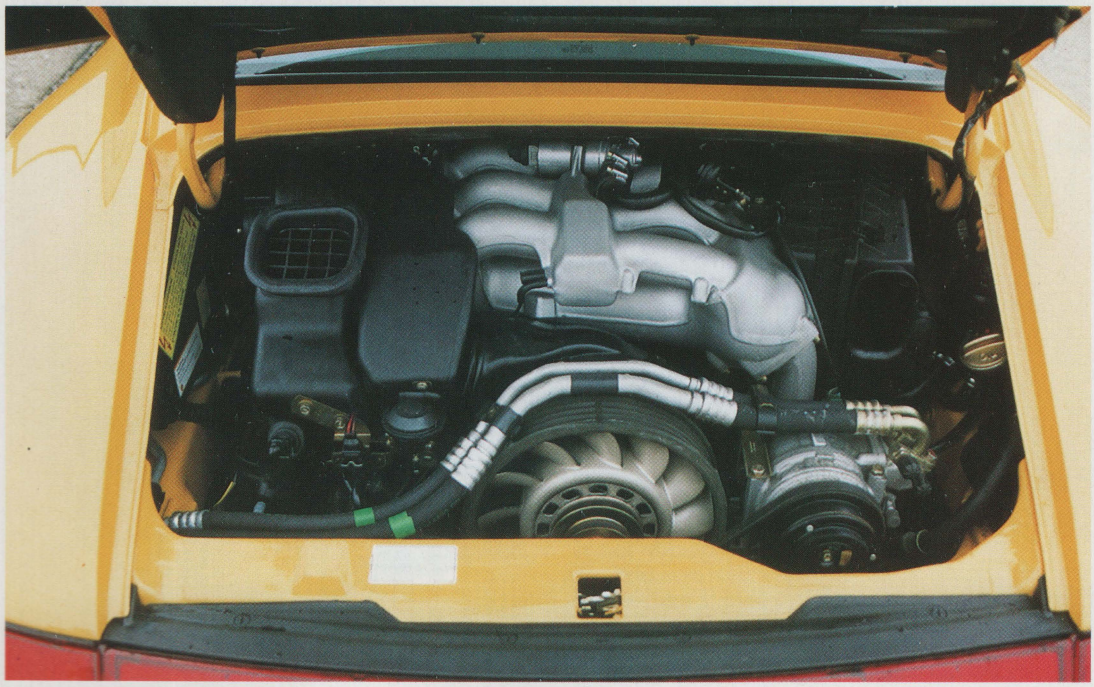
M3 är inte lika stötig som 911, vars fjädring börjar kännas "rätt" först när det går en bit över 200 – men testbilen var alltså försedd med extra feta sulor.

BMW är som tidigare framgått en fyrsitsig bil med hyggligt bagageutrymme. Fullt användbar som familjebil. Bekväma framstolar, god om än inte särskilt spännandre förarmiljö – inredningen kunde kanske varit lite djärvare i den här bilen. Varför inte aluminiuminläggningar i stället för de trista pliktskyldiga träpanelerna?

Porsche är som tidigare framgått inte användbar som familjebil. Det är knappt den är användbar som bil över huvud taget. Mest ger den intryck av racerbil som hjälpligt fixats till för att köras på allmän väg. Trång, stötig, bullrig och allmänt störig. Men fascinerande.

Instrumenteringen ser i princip ut som den alltid har gjort – men är det inte. Interiören har gjorts om flera gånger utan nämnvärda förändringar och allt eftersom omvärlden utvecklats har denna förarmiljö invecklats till en ergonomisk katastrof.

Instrumenten är runda och blänkande och delvis skymda av ratten, bara ett fåtal reglage sitter där en Porsche-oskuld väntar sig att finna dem.



UTRUSTNING

BMW ★★
Porsche ★

Med tanke på bilarnas prislappar borde de vara fullsmetade med godis, men så är icke fallet.

Förutom självklarheter som ABS-bromsar, krockkuddar och ▶

Här bör man leta för att hitta en motor som matchar BMW:s! Om Porsches boxer verkligen är ännu läckrare än M3-maskinen är mest en smaksak – båda är fantastiska. Porsches förarmiljö utstrålar gammaldags charm men är en ergonomisk katastrof: reglagen är plottrigt utspridda, instrumenten visar mest reflexer.

Testfakta

		BMW M3	Porsche 911 Carrera Tiptronic
Hur dyr att köpa?			
Pris i Stockholm		525 000:-	749 000:-
Förmånsvärde		168 000:-	239 700:-
Hur dyr att utrusta?			
Antispinn		–	–
Automatlåda		–	0:-
Centrallås		●	●
Elbackspeglar vänster/höger		●	●
Elfönsterhissar fram/bak		●/5 018:-	●/–
Farthållare		3 942:-	5 700:-
Fäll/delbart baksäte		4 193:-	0:-
Färddator		5 309:-	4 000:-
Luftkonditionering (automatisk)		21 304:-	26 300:-
Larm		7 029:-	●
Läderklädsel		●	39 200:-
Metalliclack		6 486:-	11 600:-
Riktigt reservhjul		●	–
Soltak (el)		11 403:-	18 300:-
Ställbar ratt		●	–
Hur dyr att äga?			
Fabriksgaranti år/mil		1/3 000	2 år/–
Vagnskadegaranti år/självrisk		3/6 250:-	–
Årlig skatt		1 134:-	1 035:-
Försäkringsexempel (Folksam, helår, halv- resp helförsäkring)			
Klassning Trafik-Delkasko-Vagnskada		8-45-45	8-45-45
Zon 1-16-09, 50% bonus, 1 500 mil/år		15 056:-	24 943:-
Zon 5-06-09, 75% bonus, 3 000 mil/år		6 291:-	17 182:-
Serviceintervaller och kostnader inklusive moms material och oljor	1:a service	200 mil/ 0:-	2 000 mil/ 4 581:-
	2:a service	ca 1 200 mil/ 0:-	4 000 mil/ 7 303:-
	3:e service	2 400 mil/ 0:-	6 000 mil/ 4 581:-
Reservdelspriser/arbetskostnad byte			
Bromsklossar fram		806/432:-	2 000/739:-
Kopplingslamell		2 531/2 214:-	–
Avg.system exkl. katalysator och grenrör		6 781/702:-	8 250/1 202:-
Katalysator		7 738:-	12 750:-
Komplett strålkastarinsats		2 975:-	3 000:-
Komplett framskärm		2 338:-	7 250:-
Komplett stötfångare fram		3 865:-	3 875:-
Hur dyr att köra?			
Bränsleförbrukning l/mil vid konstant fart på högsta växeln	70 km/h	0,68	0,89
	90 km/h	0,77	0,98
	110 km/h	0,86	1,08
	130 km/h	0,94	1,22
Fullastprov på 5:an	70 km/h	2,96	3,30
Blandad körning		1,15	1,37
Bränsle, försäkring, skatt och service under 1 år och 1 500 mil [1]		24 745:-	44 813:-
Hur bullrig?			
Kupébuller dB(A)	70 km/h	66	71
	90 km/h	69	73
	110 km/h	71	75
	130 km/h	73	78
Hur snabb?			
Acceleration genom växlarna (sekunder)	0-50 km/h	2,3	2,8
	0-70 km/h	3,6	4,0
	0-100 km/h	5,7	6,5
	0-130 km/h	8,8	9,5
Acceleration på högsta växlarna (s/meter)	5:an 50-90 km/h	8,0/156	automat
	6:an 70-110 km/h	10,3/258	–
Toppfart ca (km/h)		250	270
Hur snabbt stopp?			
Bromssträcka (meter) från 100 km/h		37	38
Hur stor invändigt?			
Total kupélängd		184	109
Längsta benutrymme fram/kortaste bak		106/76	103/–
Takhöjd fram/bak		96/93	97/–
Bredd i axelhöjd fram/bak		136/136	125/–
Kupéindex[2]		235	131
Bagagevolym dm³ mätt med lådor		317	77

Fotnot: 1) Förbrukning blandad körning (bensinpris 7,50 kr), försäkring ett snitt av våra premier, stor service). 2) Index = max kupélängd x bredd x höjd.

Läderklädsel är standard i M3 och lite träbitar har BMW också skickat med. Här finns dock plats för förädling, träinläggningarna känns just medskickade mest för att något extra skulle till. Stolarna är bekväma och har ställbart lårstöd som en extra finess.

I Porschen går läderklädseln löst på 39 200 kronor! Inget trä eller annat bjäfs. Det är trångt över axlarna i 911, här har inte blivit plats för några förvaringsfack mellan stolarna. Däremot finns två rejäla fack i varje dörr. Växlingstangenterna i ratten känns osmidiga vid nedväxling.

▶ servostyrning bjuder Porsche på centrallås, larm, elhissar och elspeglar. I övrigt kostar nästan allt annat extra. Mycket extra! En elmanövrerad sollucka till exempel 18 300 kronor och en så enkel sak som automatisk farthållare 5 700.

BMW är bäst igen. Den håller ”Porsche-standard” minus larm men plus läderklädsel och differentialbroms samt ställbar ratt – dock bara i höjdled!

KVALITET & MILJÖ

BMW	★★★★
Porsche	★★★★★

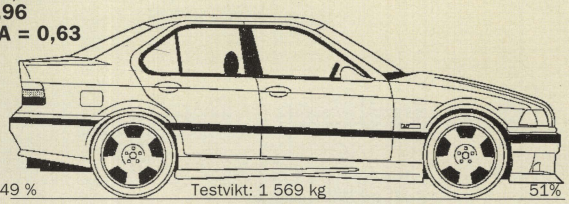
Kvalitet är en gammal paradgren för Porsche och den har inte blivit sämre med åren. Gediget arbete och inget annat.

Trots sina våldsamma fartresurser är den heller inget miljösvin. Vårt miljöindex för Porsche 911 är visserligen något högre än genomsnittet för alla testbilar, men i förhållande till motorstyrka är det mycket bra – och hade blivit ännu bättre med en sexväxlad manuell låda. En sådan sänker bränsleförbrukningen med mellan fem och tio procent.

BMW M3 ligger inte långt efter i kvalitetshänseende, det handlar nästan om målfoto, men släpper ut sämre renade avgaser vid hög belastning. Den är å andra sidan starkare och dessutom ovanligt ren även i mycket hastigheter. Det är skickligt av BMW:s tekniker, men utsläppen vid varierande belastning – som vår körcykel – är högre än Porsches. ▶

BMW M3

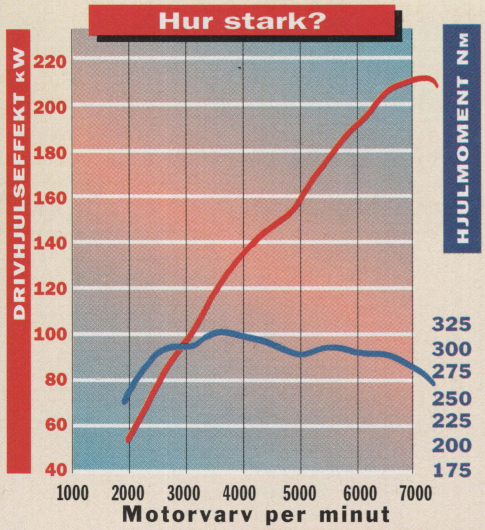
Cw = 0,32
A = 1,96
Cw x A = 0,63



Mått och vikt (cm/kg): Bredd 171, höjd 137, spårvidd fram/bak 142/144. Tjänstevikt 1 535, maxlast 415, taklast 75, släpvagnsvikt 0. Tankrymd 65 liter.

Hur miljövänlig?

Hur stark?

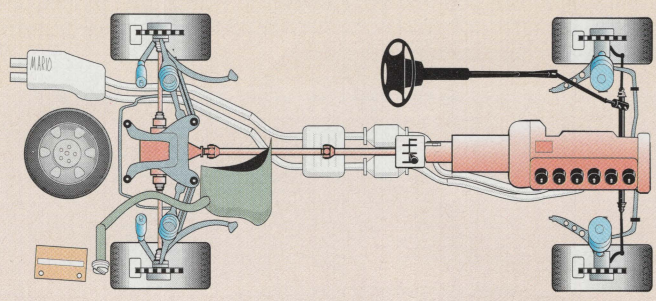


Kommentar: Miljöindex 151 är knappast något att skryta med (medelbilen har 100), men i relation till M3-motorns mäktiga vridmoment är det faktiskt att betrakta som godkänt. Och i mycket höga hastigheter är BMW:n mycket renlig av sig. En utsökt motor; häpnadsväckande råstark och smidig från mycket låga varvtal. Och det är en njutning att låta den sjunga ut i toppvarv på varje växel.

Hastighetsmätaren

Verklig fart km/h	50	70	90	110	130
Mätaren visar	52	72	95	118	138

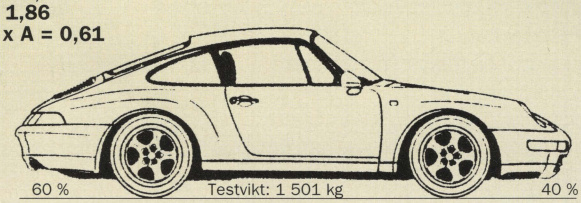
Tekniska data



MOTOR: 6-cyl längsmonterad radmotor med 2 överliggande kamaxlar och 4 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Kompression 11,3:1. Borrning/slag 86,4/91 mm, volym 3 201 cm³. Max uppmätt drivhjulseffekt/angiven motoreffekt 294/321 hk (216/236 kW) vid 7 200/7 400 r/min. Max uppmätt/angivet vridmoment drivhjul/motor 330/350 Nm vid 3 500/3 250 r/min.
KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift. 6-växlad låda. Differentialbroms. Hastighet på högsta växeln, 1000 r/min: 42,9 km/h.
STYRNING: Kuggstång, servo. 3,3 rattvarv, vändcirkel 10,6 meter.
HJUL (fram-bak): Fälgbredd 7,5-8,5 tum, däck 225/45-245/40 ZR 17.
ELSYSTEM: Generator 90 A, batteri 65 Ah.
BROMSAR: Ventilerade skivor fram och bak, ABS.
FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben (McPherson) och undre triangellänkar, bak multilänkupphängning med tvär-, längs- och diagonallänkar.

Porsche 911 Carrera

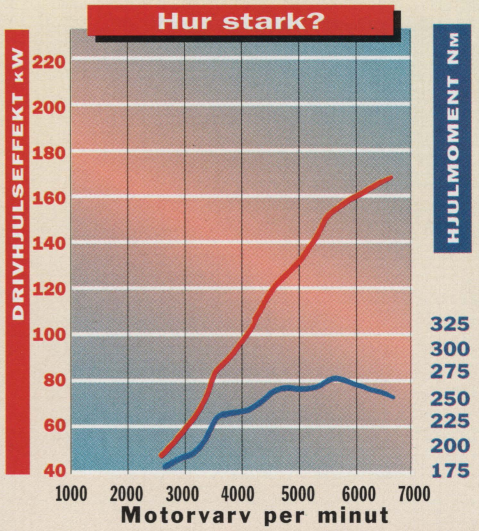
Cw = 0,33
A = 1,86
Cw x A = 0,61



Mått och vikt (cm/kg): Bredd 174, höjd 130, spårvidd fram/bak 141/144. Tjänstevikt 1 490, maxlast 220, taklast 75, släpvagnsvikt 0. Tankrymd 74,5 liter.

Hur miljövänlig?

Hur stark?

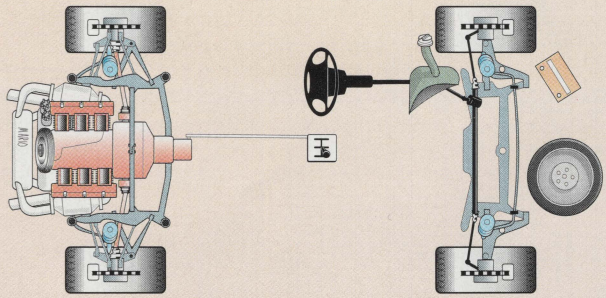


Kommentar: Miljöindex 113 för en så här stark bil med energislukande automatlåda är nästan något att skryta med. Utan att använda "high-tech" som fyrventilsteknik och variabla kamaxlar lyckas Porsche göra en modern kanonmotor som egentligen är urgammal. Inte lika mäktigt lågvarvsmoment som BMW, men det räcker en bra bit. Bränsleförbrukningen är dock inte riktigt "modern".

Hastighetsmätaren

Verklig fart km/h	50	70	90	110	130
Mätaren visar	50	70	95	115	135

Tekniska data



MOTOR: 6-cyl längsmonterad boxermotor med enkla överliggande kamaxlar och 2 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Kompression 11,3:1. Borrning/slag 100/76,4 mm, volym 3 600 cm³. Max uppmätt drivhjulseffekt/angiven motoreffekt 233/285 hk (171/210 kW) vid 6 500/6 100 r/min. Max uppmätt/angivet vridmoment drivhjul/motor 269/340 Nm vid 5 400/5 250 r/min.
KRAFTÖVERFÖRING: Motorn bak, bakhjulsdrift. 4-växlad automatlåda. Hastighet på högsta växeln, 1 000 r/min: 39,2 km/h.
STYRNING: Kuggstång, servo. 2,5 rattvarv, vändcirkel 11,7 meter.
HJUL (fram-bak): Fälgbredd 7-9 tum, däck 205/55-245/45 ZR 16.
ELSYSTEM: Generator 115 A, batteri 75 Ah.
BROMSAR: Ventilerade skivor fram och bak, ABS.
FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben (McPherson) och undre triangellänkar, bak multilänkupphängning med fyra tvärlänkar per hjul.

Hur säkra?

Säkerhetsutrustning	BMW	Porsche
Krockkudde fram vänster/höger?	Ja/7 813:-	Ja/Ja
Bältesförsträckare?	Ja	Nej
Justerbara övre bältesfästen fram/bak?	Ja/Nej	Ja/–*
Sidokrockkuddar?	Nej	Nej
Antal 3-punktsbälten/nackskydd bak?	2/2	2/0
Krock i 50 km/h: Klarar bakre ryggstöd 36 kg?	Ja	–
Lastsurrningsöglor i bagageutrymme?	Ja**	–
Fästen för barnstol?	Nej	–
Inbyggd barnstol?	Nej	–
Högt placerat bromsljus?	Ja	Ja
Låsningsfria bromsar (ABS)?	Ja	Ja

*Bälteshöjden regleras genom höja eller sänka stolens bakkant.
**Öglorna är av plast och går att bryta av med handkraft.

Säkerhetsanalys

BMW M3 **Säkerhetsbetyg: ★★★**

Den nuvarande 3-seriens kaross har förstärkts sedan introduktionen som 1992 års modell. Torpedväggen har blivit starkare för att skydda fötterna och underbenen i frontalkollisioner. Vid krockprov med den första årsmodellen trycktes fotutrymmet ihop. Egentligen är bilen att betrakta som fyrsitsig. Den har två 3-punktsbälten och två nackskydd i baksätet.

De främre övre bältesfästena ligger utanpå dörrstolpen och är onödigt aggressiva mot huvudet. Nackskydden går inte att spärra i uppskjutet läge. De bakre nackskydden kan lossna och fästena är fyra vassa spjut som sticker upp från hatthyllan.

De längsgående främre rambalkarna sitter, liksom i de flesta bakhjulsdrivna bilar, för långt in från bilens yttersidor för att skydda bra i frontalkrockar med litet överlapp.

Porsche 911 Carrera **Säkerhetsbetyg: ★★**

Det har inte gjorts något offentligt krocktest enligt offsetmetoden (krock med del av fronten) med 911. Men generellt är låga bilar handikappade i krockar eftersom de flesta andra bilar är högre.

Bensintanken ligger oskyddad under bagageluckan. Tanken ligger formligen i knät på de åkande. Visserligen finns en väl tilltagen deformationszon framför tanken, men höga bilar kan vid en krock köra över deformationszonen och gå direkt på bensintanken.

Karossen är stark, i krockar med fasta föremål eller andra låga bilar fungerar den sannolikt väl. Den klarar USA:s nya sidokrockkrav.

Bältesförsträckare är extra bra i en trång bil där det är nära till alla islagsytor, tyvärr saknas de i Porsche.

Av Ronald Niklasson

BETYGSSKALA:
★★★★★ Extremt högt ★★★★ mycket högt
★★★ högt ★★ godkänd ★ lågt farlig

"Jaså, går de verkligen så fort", utbrast de franska gendarmerna imponerat. Och nöjde sig med en sträng tillrättavisning sedan vi lågflugit förbi en av deras radarkontroller.

EKONOMI

BMW	★★★★
Porsche	★★★

Det kan diskuteras om opraktiska bilar för över en halv miljon kronor ska kunna få annat än underbetyg i ämnet ekonomi. Men vi föredrar att sätta in dem i sitt sammanhang, att ta hänsyn till vad andra något så när likvärdig aprodukter kostar att köpa och äga.

BMW M3 kostar alltså 525 000 kronor, både som 4-dörrars sedan och 2-dörrars kupé. Porsche 911 Coupé går på 749 000, den nya Targa-versionen 809 000 och Carrera Cabriolet betingar 839 000 kronor.

Med enstaka undantag kostar alla jämförbara bilar långt över en miljon kronor. Därmed framstår dessa båda superbilar som riktiga sparbössor. Framför allt BMW, som nästan är att betrakta som billig. Och som dessutom har fri service i två år eller 5 000 mil, billigare reservdelar och lägre försäkringskostnader – Porsche behöver helförsäkring eftersom den saknar vagnskadegaranti.

Porschen får stryk av BMW men knappast av någon annan bil – inte när det gäller muskler och prestand *och* ekonomi i det långa loppet.

SLUTBETYG

BMW	★★★★★
Porsche	★★★★

Testlaget konstaterar kort och gott att Porsche 911 är en urmodig järnlady som trots sin ålder uppvisar en imponerande och fascinerande spänst.

Men det räcker inte långt mot BMW, som är bättre i nästan allt.

Och 224 000 kronor mindre dyr. ■

BMW M3 en snygging, men mer diskret i sitt formspråk än Porsche och den väcker inte alls samma uppseende som "nioelvan" där vi brakar fram – fast skillnaden beror förstås till en del på Porsches knallgula lackering.

"She's got the look!" Porsche 911 har blivit allt snyggare med åren – fast om 911 är en hon kan förstås diskuteras; i så fall är hon ett av de tuffaste och mest krävande fruntimmer som någonsin konstruerats.

BMW M3

Betyg: ★★★★★

Ännu en gång på segerpallen! BMW i allmänhet och M3 i synnerhet har för vana att vinna i Teknikens Världs tester. Årets M3 har fått större och starkare motor samt 6-växlad låda; bilen är våldsamt snabb och har nästan inga svaga punkter. Fast särskilt bekväm är den förstås inte – ställbar fjädring skulle inte sitta i vägen.

Pris/förmånsvärde:	525 000/168 000:-
Motor:	Rak 6/3 201 cm³
Effekt/vridmoment:	321 hk/350 Nm
Tjänstevikt/maxlast:	1 535/415 kg
Acceleration 0-100 km/h:	5,7 s
70-110 km/h på 6:an	10,3 s
Toppfart:	250 km/h
Bränsleförbrukning blandad körning:	1,15 l/mil
Komfort/säkerhetsbetyg:	Godkänd/Högt
Kupéindex/bagagevolym:	235/317 dm³
Driftkostnad 1 500 mil/1 år:	24 576:-
Reservdelskostnad:	33 159:-

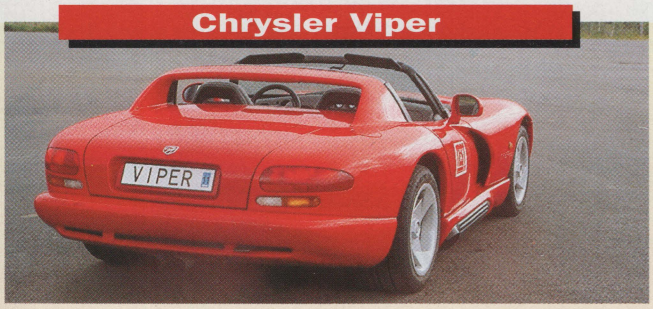
BMW M3 Coupé (-93)

Betyg: ★★★★★

M3 Coupé från 1993 fick nästan enbart lovord när den testades i Teknikens Värld. Den var visserligen inte riktigt lika kvick från 0 till 100 km/h som årets BMW M3, men fartresurserna får ändå anses hyggliga. 93:an är 35 hk svagare och har 5-växlad låda, men du ska vara rätt kräsen för att tycka att den inte räcker till.

Pris/förmånsvärde:	(394 800)/126 300:-
Motor:	Rak 6/2 990 cm³
Effekt/vridmoment:	286 hk/320 Nm
Tjänstevikt/maxlast:	1 535/270 kg
Acceleration 0-100 km/h:	6,1 s
70-110 km/h på 5:an	8,7 s
Toppfart:	250 km/h
Bränsleförbrukning blandad körning:	1,09 l/mil
Komfort/säkerhetsbetyg:	Godkänd/Godkänd
Kupéindex/bagagevolym:	232/250 dm³
Driftkostnad 1 500 mil/1 år:	27 576:-
Reservdelskostnad:	35 503:-

Chrysler Viper



Betyg: ★★

Även om inte alla tycker Viper är vacker är det knappast någon som kan förneka dess uppmärksamhetsvärde. Detta är den brutala kraften "bilifierad". Jättelik V10-motor på 8 l och 394 hk, våldsamma fartresurser som inte matchas av lika bra vägegenskaper, dålig komfort och ont om modern teknik – Viper har inte ens ABS-bromsar.

Pris/förmånsvärde:	800 000/256 000:-
Motor:	V10/ 7 990 cm³
Effekt/vridmoment:	394 hk/620 Nm
Tjänstevikt/maxlast:	1 670/130 kg
Acceleration 0-100 km/h:	5,1 s
70-110 km/h på 6:an	15,5 s
Toppfart:	255 km/h
Bränsleförbrukning blandad körning:	1,18 l/mil
Komfort/säkerhetsbetyg:	Underkänd/Farlig
Kupéindex/bagagevolym:	130/77 dm³
Driftkostnad 1 500 mil/1 år:	ca 37 000:-
Reservdelskostnad:	ca 52 000:-

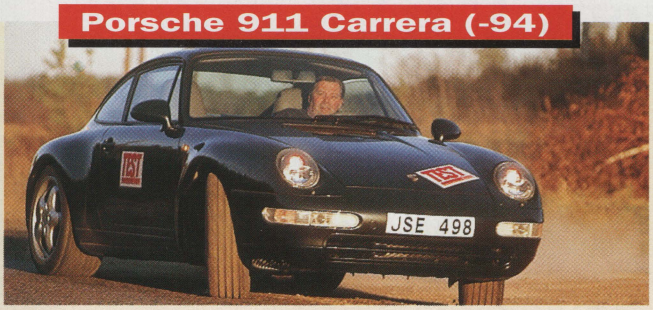
Porsche 911 Carrera Tiptronic

Betyg: ★★★★

Både Porsche 911 Carrera och Chrysler Viper är ursinnigt snabba bilar och de ställer stora krav på sina förare. Men jämförd med den råbarkade Viper framstår gamla 911 som en sofistikerad, lättkörd och vägsäker komfortdröm. Porsche 911 må vara i grunden gammal, men hon är ung i själen och har aldrig varit vackrare än nu.

Pris/förmånsvärde:	749 000/239 700:-
Motor:	Boxer 6/3 600 cm³
Effekt/vridmoment:	285 hk/340 Nm
Tjänstevikt/maxlast:	1 490/220 kg
Acceleration 0-100 km/h:	6,5 s
70-110 km/h på 6:an	automat
Toppfart:	270 km/h
Bränsleförbrukning blandad körning:	1,37 l/mil
Komfort/säkerhetsbetyg:	Underkänd/Godkänd
Kupéindex/bagagevolym:	130/77 dm³
Driftkostnad 1 500 mil/1 år:	44 813:-
Reservdelskostnad:	52 346:-

Porsche 911 Carrera (-94)

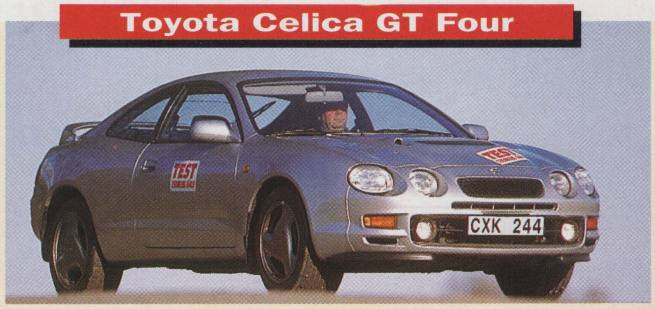


Betyg: ★★★★

I och med modellåret 94 blev Porsche 911 nästan en ny bil. Den delvis nya karossen ser nästan ut som den gamla fast är ännu snyggare. Den viktigaste förändringen var en helt ny bakhjulsupphängning som gjorde den mindre svår att köra riktigt fort med. Dock blev Porsche 911 alls icke lättkörd. En modern veteranbil!

Pris/förmånsvärde:	(644 000)/206 100:-
Motor:	Boxer 6/3 600 cm³
Effekt/vridmoment:	272 hk/330 Nm
Tjänstevikt/maxlast:	1 490/220 kg
Acceleration 0-100 km/h:	5,3 s
70-110 km/h	11,1 s
Toppfart:	270 km/h
Bränsleförbrukning blandad körning:	1,12 l/mil
Komfort/säkerhetsbetyg:	Underkänd/Godkänd
Kupéindex/bagagevolym:	130/77 dm³
Driftkostnad 1 500 mil/1 år:	42 883:-
Reservdelskostnad:	46 881:-

Toyota Celica GT Four



Betyg: ★★★

Celica GT Four är byggd för att utgöra grunden till en rallybil. Den är tuff, robust och rolig, men också bullrig och stötig. Årets modell har genomgått en smärre ansiktslyftning jämfört med 95:an (bilden). Celica GT Four är inte riktigt lika snabb som BMW och Porsche, men heller inte lika dyr – varken att köpa, äga eller laga.

Pris/förmånsvärde:	416 000/133 100:-
Motor:	Rak 4/1 998 cm³
Effekt/vridmoment:	242 hk/302 Nm
Tjänstevikt/maxlast:	1 510/270 kg
Acceleration 0-100 km/h:	6,6 s
70-110 km/h	11,7 s
Toppfart:	245 km/h
Bränsleförbrukning blandad körning:	1,19 l/mil
Komfort/säkerhetsbetyg:	Underkänd/Lågt
Kupéindex/bagagevolym:	206/255 dm³
Driftkostnad 1 500 mil/1 år:	19 944:-
Reservdelskostnad:	23 290:-

Förklaring: ★★★★★ Utmärkt ★★★★ Mycket bra ★★★ Bra ★★ Godkänd ★ Underkänd